

Contribution à l'enquête publique sur le Contournement Ouest de Montpellier (COM)

par Emmanuelle Mysona, conseillère municipale d'opposition responsable à Saint-Jean-de-Védas.

Introduction

En tant qu'élue à Saint-Jean-de-Védas, je souhaite porter la voix des Védasiennes et des Védasiens dans le cadre de l'enquête publique sur le projet de Contournement Ouest de Montpellier (COM).

La présente contribution vise à défendre les intérêts des habitantes et habitants de Saint Jean-de-Védas face au projet de Contournement Ouest de Montpellier (COM).

Fruit d'un travail rigoureux, fondé sur l'analyse des pièces du dossier et des annexes, elle démontre que ce projet aurait pour notre commune des impacts sanitaires, environnementaux, patrimoniaux et sociaux **durables et disproportionnés**.

Ce projet, **dans sa forme actuelle**, présente des risques majeurs pour l'environnement, la santé, la qualité de vie locale et la cohérence de l'aménagement du territoire, **sans répondre de manière satisfaisante aux besoins réels de mobilité**.

I. Un projet d'envergure nationale en décalage avec les priorités du territoire

Ce projet prévoit le percement d'un **barreau autoroutier** à travers des **zones agricoles, naturelles et périurbaines** encore relativement préservées. Ces zones, à Saint-Jean-de-Védas, constituent une réserve de biodiversité extrêmement riche.

Le COM contrevient directement aux objectifs de sobriété foncière fixés par la loi Climat et Résilience, par le SRADDET à l'échelle régionale, le PCAET, PPA et SCOT à une échelle plus locale et compromet l'équilibre écologique local.

Il a été inscrit en 2024 sur la **liste des projets d'envergures nationale et européenne**, ce qui lui permet de sortir du décompte national d'artificialisation. **Pourquoi ?**

Il réinjecte du trafic de transit sur l'A709 dévolue à la circulation locale.

C'est une **barrière physique** qui provoquera une **rupture majeure dans le cadre de vie local** et séparera Montpellier et Saint-Jean-de-Védas relégué, de facto, au statut de « banlieue ». L'enjeu paysager et patrimonial est très fort.

De plus, il s'inscrit dans une zone couverte par trois **corridors écologiques** qui rassemblent l'essentiel de la **diversité biologique locale** et **une occupation agricole** (vignes et fourrage) importante qui est à la base de l'identité de l'Ouest montpelliérain.

Ce projet menace donc la biodiversité locale, en détruisant des zones humides et en rompant les corridors de la vallée de la Mosson.

Du point de vue du **patrimoine historique**, de nombreux sites protégés ou édifices non protégés sont altérés par ce projet (Chai du Terral, Mas de Grille,, Domaine du Rieucoulon...).

Le devenir du **Moulin Saint-Joseph**, près du rond point Maurice Gennevaux, interroge. C'est un des plus beaux monuments de la commune qui est très ancien.

Par ailleurs, le COM est conçu pour les flux autoroutiers longue distance et ne répond pas aux besoins quotidiens des habitants.

L'objectif premier du projet est cité dans l'étude d'impact (pièce C) : **relier deux autoroutes A750 et A709**. C'est pourquoi l'envergure du COM est telle : **jusqu' 12 voies de circulation au sud.**

Or le projet se situe dans une zone où la **densité de population est relativement importante** et dans laquelle 377 sites vulnérables (crèches, établissements scolaires, EHPAD) ont été recensés... **Les risques de dégradation de la qualité de vie au regard des bénéfices apportés sont disproportionnés.**

Il s'agit d'une véritable question de **justice environnementale** : ce sont toujours les plus vulnérables qui paient le prix fort.

II. Des conséquences négatives pour Saint-Jean-de-Védas

Les bénéfices présentés pour notre commune n'arrivent qu'en troisième objectif : contenir la circulation de transit sur cet axe et donc désengorger les rues de Saint-Jean. On peut légitimement douter de leur réalité :

La route du Moulin, qui conduit au rond point M. Gennevaux deviendra **une impasse**. Il est donc prévu une voie qui **aboutira sur la route de Lavérune via un carrefour à feux**. Je m'interroge, compte tenu de l'important trafic qui vient de la D5 aux heures de pointes ainsi que du passage de bus à haut niveau de service, sur la fluidité de ce carrefour pour les védasiennes et Védasiens.

Par ailleurs, les études ne prennent pas en compte **l'afflux supplémentaire de véhicules** qui transiteront sur la M613 pour rejoindre l'ouvrage.

D'autre part il existera **deux accès à l'A709** sur la commune à 500 m de distance, ce qui ne peut qu'engendrer un **appel au trafic**.

Et la future zone d'activité dite de la petite Lauze qui recevra **un grand pôle de logistique (près de 80 portes) ne sera pas raccordé au COM**. Donc les camions et utilitaires inonderont les voies existantes hors COM.

De plus, la **mise en sens unique de la rue jean Bène** sur le secteur de la Condamine « pour garantir une optimisation du fonctionnement du COM » va fortement impacter l'allée Pierre Lazareff et la rue Théophraste Renaudot par le **report de trafic**.

On peut conclure, qu'en terme de circulation, Saint-Jean-de-Védas ne trouvera aucun avantage à cet ouvrage gigantesque sur son territoire.

Les zones d'activités du Rieucoulon, du Mas de Grille et de la Condamine vont, au surplus, se trouver fortement impactées avec des conséquences économiques négatives.

L'argument de la réduction de la pollution grâce à la fluidification est également **battu en brèche** par les études présentées.

Les modélisations, sans tenir compte du trafic induit, montrent que le projet n'entraînerait pas de variation de pollution significative mais **une variation des concentrations** : « **les populations proches du COM et des axes autoroutiers seraient associées à une augmentation des concentrations** mais celle-ci seraient contrebalancée par les populations intra-urbaines ».

Cette infrastructure qui se situera en grande partie sur Saint-Jean entraînera **une pollution accrue (air, bruit) pour les quartiers est et sud de la commune**, ainsi qu'une aggravation des risques hydrologiques en raison de la destruction de zones humides.

S'agissant des **populations vulnérables locales**, plusieurs sites créent de légitimes inquiétudes : **l'école Louise Michel, l'école privée de la Grâce, la crèche Les petits grillons.**

Une question se pose concernant **l'école privée de la Grâce** qui se situe à **moins de 50 m de l'infrastructure** : l'annexe complémentaire en réponse à l'autorité environnementale **ne prend pas en compte le permis de construire déposé en 2024 pour créer un étage supplémentaire et une terrasse.**

Ensuite, la **Résidence Les villages d'Or, 146 logements séniors**, qui bordent l'ouvrage **n'est pas mentionnée dans ce dossier** alors que les risques sanitaires sont très préoccupants.

Sur le plan de **la qualité de l'air**, les études reconnaissent **une augmentation des concentrations de dioxyde d'azote et de particules fines**. Ces niveaux restent en deçà des seuils réglementaires européens, mais **dépassent systématiquement les recommandations de l'OMS**, exposant les populations locales à des risques accrus de maladies respiratoires et cardiovasculaires.

Et concernant **le bruit**, les projections confirment une élévation significative des niveaux sonores (+3 à +5 dB), ce qui correspond à un **doublément perçu de l'intensité**. Les quartiers les plus proches seraient soumis à des nuisances dépassant largement les seuils protecteurs de l'OMS.

Les ressources en eau et l'hydrologie sont elles aussi menacées. La commune repose sur **une nappe phréatique vulnérable** et sur des zones humides liées à la Mosson. Les études hydrogéologiques démontrent un **risque d'aggravation des inondations et une pollution potentielle des nappes.**

II. Conclusion

En résumé, le projet de COM présente pour Saint-Jean-de-Védas un fardeau environnemental et sanitaire insoutenable, que les mesures compensatoires proposées ne sauraient corriger. La conformité formelle aux seuils réglementaires ne peut masquer l'ampleur des impacts réels, confirmés par la littérature scientifique et les recommandations de l'OMS.

En conséquence, la présente contribution demande :

- soit la révision complète du projet, avec un recalibrage majeur des mesures de protection (air, bruit, eau, biodiversité, patrimoine),
- soit, à défaut, le rejet pur et simple de l'autorisation environnementale au titre du principe de précaution, de la justice environnementale et de la protection de la santé publique.
- soit des contre-parties permettant de ne pas faire porter l'entièreté des dommages sur Saint-Jean-de-Védas (accès à l'A9 à Fabrègue, remplacement des voies en trémie par un tunnel avec retraitements des polluants en sortie).

Notre commune, comme la Métropole, mérite une autre vision de l'aménagement : une mobilité durable qui protège la santé publique, notre patrimoine et nos paysages, au lieu d'une infrastructure qui les sacrifie.

Emmanuelle Mysona
Conseillère municipale de Saint-Jean-de-Védas